

Verslag Tankvaart vergadering in Duisburg - Haus Rhein op 28.8.07

De vergadering werd georganiseerd op initiatief van de Volksbank en de Bank für Schifffahrt.

1-Tijdens de voormiddagzitting ging de aandacht volledig naar de crisis in de tankvaart voor een groot deel het gevolg van de overcapaciteit die dan weer wordt veroorzaakt door de overschakeling van enkelwandig naar dubbelwandig.

2-Tijdens de namiddagzitting werd aandacht besteed aan de mogelijkheden om enkelwandige tankschepen om te bouwen naar dubbelwandig.

Tankvaartcrisis - Statistieken:

Dr.Günther Jaegers, voorzitter van de BdB en tevens PDG bij Rederij Jaegers. gaf in zijn openingstoespraak een overzicht van de actuele situatie en van de volgens hem zeer negatieve toekomstverwachtingen op korte termijn.

In 2005 werd er op de Duitse binnenwateren 52.851.156 ton vervoerd.

In 2006 was dat 54.334.073 ton, onderverdeeld in 20.378.144 ton gasolie, 11.828.262 ton benzine, 13.547.731 ton chemicaliën en 739.437 eetbare oliën, enz.

De verwachtingen zouden zijn dat tot 2012 het vervoer gelijk zou blijven, om dan tot 2015 met 2,5 % te verminderen en nog eens -5 % tot 2020 (bron Deutsches Bundesamt für Verkehr).

Volgens Ebis was de tankvloot op 26.4.07 opgedeeld in: gas-60 schepen, chemie 287.

De uitfasering zou gaan om circa 725 tankschepen (incl.150 bunkerboten) = circa 600 schepen (bron Ebis).

Volgens spreker zou de verwachting zijn dat vanaf 1.1.09 het ADNR wordt aangepast en zou er een overgangsregeling opgestart worden voor de verschillende producten.

- Crude oil en stookolie (zwart) vanaf 1.1.2012 enkel nog dubbelwandig

- Benzine vanaf 2015 en gasolie vanaf 2018 dubbelwandig.

(nvdr.: alles onder voorbehoud dat het ADNR in die zin en vanaf 1.1.2009 wordt aangepast)

Voor 2007 zijn er naar verluidt 45 dubbelwandige tankschepen in aanbouw *(nvdr.: opnieuw geen afzonderlijke cijfers voor < en > 86meter)*

Gevolgen voor de Duitse tankvloot:

Wanneer, vanaf 1.1.2008, BP zijn plannen uitvoert dan heeft dat onmiddellijk invloed op de Duitse tankvloot. Duitse binnenvaartondernemers hebben nauwelijks kunnen investeren, waardoor de gemiddelde ouderdom van de schepen, op enkele uitzonderingen na, ouder dan 35 jaar is.

Zo zou ongeveer gans de Duitse tankvloot, de dupe worden van de beslissingen van BP. Vele Duitse schepen zijn geleasd en zullen terug naar de eigenaar gaan.

Mogelijkheden:

- **Verkopen** van enkelwandige tankschepen naar bvb. de Donaulanden zou volgens spreker nauwelijks een optie zijn. Waarschijnlijk gaat vanaf 2009 het ADN op in het ADN. Grote Majors zullen dan de lijn van dubbelwandigheid en ouderdom zeker gaan doortrekken naar die landen.

- **Ombouwen** is één van de opties maar zeker niet voor alle tankers. Het bouwjaar, vermeld in de meetbrief, blijft immers altijd gebaseerd op het oudste deel van het schip.

- **Slopen** is volgens Dr. Jaegers een optie, maar voorlopig worden er geen slooppremies betaald, en in het huidige politieke klimaat voorlopig ook niet meer haalbaar. Trouwens er moet eerst door één binnenvaartland een crisis aangemeld worden.

EU-718/99 art:8

Volgens dit artikel kunnen, dixit Dr. Jaegers, modernisering binnen de bedrijfstak via investeringssteun gestimuleerd worden. Ombouw naar dubbelwandig valt daar zeker onder. Maar volgens Dr. Jaegers zouden ook het slopen van een enkelwandige tanker en vervangen door een dubbelwandige volgens art:8 onder de noemer modernisering vallen.

Nvdr.: *Wanneer men het over art:8 heeft dan denkt men op de eerste plaats aan het gebruik van de reservefondsen (tankvaart € 30.000.000). Dit is natuurlijk slechts een voorschot om de uitfasering te stimuleren. Om de reservefondsen te kunnen gebruiken voor wat dan ook, moet er eerst unanimititeit zijn binnen de bedrijfstak en die is er momenteel nog steeds niet.*

Ook de EU heeft zijn oog laten vallen op deze fondsen o.a. om er het 'Najadesplan' gedeeltelijk mee te financieren.

Deze interpretatie van art:8 kent al een précédén. Met name Italië is reeds aan zijn 2^e ronde bezig, Zij geven, met toestemming van de EU, investeringssteun om enkelwandige zeetankers te vervangen door dubbelwandige. Met dit précédén als voorbeeld kan elk binnenvaart land of Regio (bvb. Vlaanderen) via investeringsteun zijn eigen enkelwandige vloot vervangen door dubbelwandige schepen, op voorwaarde dat er telkens evenveel tonnen gesloopt worden.

Vervolg verslag

Eigenlijk is deze interpretatie van art:8 een omgekeerde sloopregeling of een 'NVO' (Nieuw Voor Oudregeling). Men betaalt geen boete maar ontvangt een premie om enkelwandige tonnage te vervangen door dubbelwandige tonnage, of dit nu via ombouw gebeurt of door nieuwbouw. Hoofdthema blijft dat er evenveel enkelwandige tonnage verdwijnt en vervangen wordt door dubbelwandige.

Zie hieronder het 2 jaar oude VBR-Plan: " Ecologische Vervangingsregeling voor de Tankvaart".

Vragenuurtje

Na de openingstoespraak van Dr. Jaegers volgde een vragenuurtje vanuit de zaal, waarvan hier de bijzonderste tussenkomsten.

- **CBRB** vertegenwoordiger, de heer Vogelaar, herhaalde dat zijn leden (dubbelwandige schepen) geen enkele bijdrage willen leveren om een sloopregeling mee te financieren.

- Vanuit de zaal kwamen reacties dat een sloopregeling, zoals in het verleden, opnieuw aan een hoop slimme jongens de gelegenheid zou geven om via allerlei constructies (gaten in de wet) over de rug van de bedrijfstak rijk te worden!

Antwoord: In de zaal zaten 2 ESO mandatarissen die als enige onder de aanwezigen heel de voorbereiding, de totstandkoming, de handhaving en verbetering van de EU-1101/1102/89, later uitgebreid met de EU-718/804/99, hebben meegemaakt.

- **Dr.Schrömgens (ESO)** gaf aan dat er in 1989 nog veel schepen geen enkele classificatie hadden. Dat is nu anders. Bovendien zouden tankvaartondernemers die nu reeds geïnvesteerd hebben in dubbelwandige tank- schepen geen rendabele bedrijfsvoering kunnen voeren, wanneer de uitfasering moet gebeuren zonder begeleidende maatregelen en dat tot 2018. Men zal dus heel wat reserve moeten hebben om deze periode financieel door te komen.

- **K.Verberghet (ESO)** gaf aan dat de deskundigen bij ESO en EBU de meeste gaten uit de beginperiode van 1101/1102/89 hebben dichtgestopt. Het was de eerste maal dat de bedrijfstak te maken kreeg met zo een grootscheepse EU-actie. We hebben dus heel wat ervaring kunnen opdoen en die zullen we zeker gebruiken bij een nieuwe actie.

Het keiharde optreden van België in de periode 1989/2004, tegen buitenlandse binnenvaartondernemers die geen OVN of sloopbijdrage betaalden leverde voor de Belgische ESO-tankvaart-vertegenwoordiger de Spitsnahme "Hilfssheriff von der Kommission" op.

De houding van tankvaartondernemers die reeds dubbelwandig geïnvesteerd hebben, omschreef de ESO vertegenwoordiger als naïef. De tankvaart heeft, à rato van 45 à 50 nieuwbouwtankers per jaar, nog minstens tot 2018 te gaan.

In deze elf jaar komen zeker en vast nieuwe technieken (Scheldewand, e.a.), zullen de huidige eigenaars van dubbelwandige tankschepen opnieuw investeren en kunnen dan profiteren van eventuele begeleidende maatregelen. Bovendien wil men dan toch ook zijn huidige dubbelwandige tankschip verkopen, maar aan wie dan wel? Juist aan diegene die nu nog enkelwandig varen.

De ESO-vertegenwoordiger verwees ook naar de problematiek van het personeel: 20 jaar 'Tsjechische matrozen', dit betekent minstens één generatie schippers die er niet zijn... We zullen de kapiteins die nu op enkelwandige tankschepen varen aan boord moeten houden en ze de kans geven om tussen nu en 2018 mee op de trein te stappen. We zullen ze nog hard nodig hebben.

De beide ESO vertegenwoordigers konden na hun interventie rekenen op een groot applaus uit de zaal.

Namiddagzitting

Diplom-Ing. Volker Renner liet, op groot scherm, een heel mooie fotoreportage zien over de ombouw van het mts 'Victoria Jaegers'. Dit schip heeft een nieuw voorschip (10 jaar) en een ouder achterschip. Omdat er niet met modules gewerkt werd was het schip vanaf dag één van de werken aan de werf. De fotoreportage was interessant maar leek voor de insiders in de zaal toch meer op een promotiefilm voor de initiatiefnemers van deze ombouw.

De aanwezigen hadden gerekend op nog andere alternatieven voor de uitfasering en het hergebruik van enkelwandige tankschepen, maar die kwamen er niet.

Toen de ESO-vertegenwoordiger verwees naar alternatieven, zoals de ombouw met modules (zie Binnenvaartkrant van 28.08.2007) en het plaatsen van tanks voor het vervoer van zuren, cement of gips, reageerde men alsof men het in Keulen hoorde donderen.

De vergadering eindigde omstreeks 15.30 uur. Er bleven nog talrijke onbeantwoorde vragen waar de initiatiefnemers geen pasklare antwoorden of oplossingen voor konden bedenken.

► **ECOLOGISCH VERVANGINGSPROGRAMMA 2009/2018 van VBR-
Afd.Tankvaart** ◀

Dit plan werd door VBR reeds in 2006 op vraag van ESO opgesteld. Omdat de tijd toen nog niet rijp was verdween het diskreet, maar wel voorlopig, in de schuif .

VBR-afdeling Tankvaart is van mening dat de tijd nu rijp is om met dit plan naar buiten te komen.

1. VOORWOORD.

VBR- Afdeling Tankvaart begon aan deze opdracht door op discrete wijze ex- of nog actieve bestuurders aan te spreken. Vooral die bestuurders die eind de tachtiger jaren mee gewerkt hebben aan de tot stand-koming van EU-1101/1102 en het vervolg daarop.

Al deze reacties en antwoorden op woord en wederwoord en opgedane ervaringen, hebben als basis gediend of zijn verwerkt in dit document. De uitfasering treft zowel enkelwandige tankschepen als enkelwandige droge ladingschepen. Het gaat immers niet enkel om gevaarlijke stoffen, maar ook om watervervuilende stoffen, die op termijn dubbelwandig zullen moeten vervoerd worden.

Op termijn zullen vooral enkelwandige tankschepen (2018) en in de droge lading een groot deel van de nog overblijvende enkelwandige schepen vervangen moeten worden (*in de droge lading wordt immers al ruim 35 jaar dubbelwandig nieuw gebouwd*)

Omdat een "sloopregeling" politiek gezien zeer gevoelig ligt hebben we het over een **"ECOLOGISCH VERVANGINGSPROGRAMMA "**.

Tankvaart:

De ouderdom van de enkelwandige tankschepen varieert van circa > 50 jaar tot < 20 jaar. Dit betekent dat de uitfasering zal beginnen bij de oudste tankschepen en naarmate de vermoedelijke deadline 2018 nadert zullen de meeste enkelwandige, nog actiefvarende tankschepen, > 30 jaar oud zijn.

De vrees van de huidige tankvaart ondernemers voor een langdurige crisis is volkomen terecht:

- Eigenaars van enkelwandige tankschepen vrezen terecht voor ernstige financiële problemen tijdens de uitfasering. Men beschikt na verkoop van zijn - sterk in waarde gedaalde - enkelwandig tankschip immers over onvoldoende eigen vermogen.

- De huidige eigenaars van dubbelwandige tankschepen ondervinden reeds de nadelige concurrentiedruk en wanneer de overschakeling alleen nog mogelijk zal zijn mits financiële steun en de daaruit voortvloeiende financiële afhankelijkheid van een rederij, bevrachter of verlader zal deze concurrentiedruk nefast zijn, als ze dat niet nu al is. Er zijn nu al voorbeelden waarbij men duidelijk evolueert naar een feodaal systeem.

- Uit goed ingelichte bronnen vernamen wij dat er bij gespecialiseerde hypotheekbanken reeds enkele tientallen jonge dubbelwandige tankschepen op de lijst van de gedwongen verkoop staan. Zij worden spontaan aangeboden via allerlei kanalen. Het past in de bedrijfscultuur van deze banken om eventuele gedwongen verkopen discreet af te handelen, men wil nieuwe investeerders niet ontmoedigen.

Wat moet er gebeuren om de uitfasering flexibel te laten verlopen en tegelijkertijd nieuwe structurele overcapaciteit te voorkomen?

Als in het ADNR per 1.01.2009 een deadline wordt opgenomen, met daaraan gekoppeld een overgangstermijn, dan wordt de uitfasering bij wet opgelegd. Dan zullen de representatieve beroepsorganisaties de overheid - hetzij Europees, landelijk of gewestelijk - op haar verantwoordelijkheid kunnen en moeten wijzen.

Een vergelijking met de visserijsector dringt zich op...Daar werden vanuit de politiek niet alleen visquota's opgelegd, maar er kwamen met toestemming van de EU, per land of regio, ook begeleidende maatregelen. Uiteraard behoort de visserij tot 'Landbouw' en daar zijn subsidies geen vies woord, maar eerder goed voor 50 % van de EG-begroting. Toch financierde Vlaanderen de sanering (sloop) van enkele overtollige vissersboten zodat de opgelegde quota's beter konden verdeeld worden over de overblijvende visserijvloot.

2. INVESTERINGSPREMIES.

Wij zijn van mening dat een meerderheid in onze bedrijfstak het er over eens is dat deadlines alleen maar gehaald kunnen worden, indien investeerders kunnen gebruik maken van begeleidende maatregelen. Een sloopregeling is daarvoor een vies woord. In het jargon is de benaming "investeringspremie onder voorwaarden" reeds gevallen... Nu nog omzetten in uitvoerbare praktische maatregelen.

Italië heeft, voor de overschakeling van zijn zeetankers, reeds voor de 2^e maal van de EU toestemming gekregen om via "investeringspremies onder voorwaarden" de overgang naar dubbelwandig te begeleiden. Deze voorwaarden waren eenvoudig... men had alleen dan recht op een investeringspremie als men enkelwandige zeetankers sloopte.

Op de bijeenkomst in Duisburg van 28.08.2007 zou volgens Dr. G..Jaegers (voorzitter BdB–afd.Tankvaart)

art 8 van EU-718 toelaten dat modernisering gesubsidieerd mag worden en dat het schip slopen en nieuw bouwen of het enkelwandig middenschip vervangen door dubbelwandig ook als 'modernisering' mag geïnterpreteerd worden.

Voor de binnenvaart in de EU zou dat er als volgt kunnen uitzien:

Als een investeerder recht heeft op een investeringspremie zal hij daarvoor aan bepaalde voorwaarden moeten voldoen. Deze kunnen alleen maar zijn dat hij/zij een enkelwandig schip uit de markt neemt op basis van de voorwaarden omschreven in de EU-718/99 art.6 en 7 en EU-805/99 art.2, en dat daar dan de premie op gebaseerd wordt in % van de investeringen die daar voor in aanmerking komen.

3. VOORDELEN en HOOGTE VAN DE PREMIE

a) Wanneer tijdens de uitfasering (2009/2018) investeringspremies worden toegekend, dan krijgen alle enkelwandige tankschepen opnieuw een aan de premie gerelateerde bodemprijs .

b) Als deze bodemprijs volstaat als eigen vermogen om voor een gelijkaardig dubbelwandig tankschip bij een bank de financiering er van rond te krijgen, dan zijn we op de goede weg.

c) Een bodemprijs, gerelateerd aan de investeringspremie, zal er ook voor zorgen dat enkelwandige tankschepen tijdens de uitfasering aan alle veiligheidsregels kunnen voldoen, bvb. investeringen die nodig zijn tijdens de overgangstermijn.

d) Men kan zich dan de vraag stellen of deze bodemprijs volstaat, als er nog een hypotheek op staat?... Wij zijn van mening dat, rekening houdend met het feit dat banken aan enkelwandige tankschepen anno 2007 nog slechts leningen toestaan met een looptijd van 5 jaar, dit tijdens de periode 2009/2018 zichzelf oplost.

e) Men kan zich ook de vraag stellen, wat doe je met de enkelwandige tankschepen die nu < 20 jaar zijn. . Antwoord: aan de hand van deze bodemprijs kan bvb. eigenaar A zijn/haar relatief jonge enkelwandige tankschip omruilen (verkopen) voor het enkelwandige tankschip > 50 jaar van eigenaar B, waarbij B nog enkele jaren verder gaat met het jongere schip van A.

Ondernemer A heeft dan recht op de investeringspremie als hij dubbelwandig bouwt en het gekochte "oude schip" van B uit de markt neemt. Ondernemer B kan uiteraard op latere datum op zijn beurt gebruik maken van deze regeling.

f) Toch volstaan investeringspremies zoals hierboven omschreven niet, om tegen het einde van de uitfasering ook de jongste enkelwandige tankschepen uit de markt te nemen. Hiervoor moet men dan denken aan een lagere investeringspremie om bvb. het enkelwandige tankschip gewoon dubbelwandig te maken door alleen het middenschip te vervangen of door het plaatsen van losse ladingtanks of modules. Met een premie gebaseerd op % lost dat zich zelf op..

g) De uitlatingen van BP over deze ombouw daar mag men zeker niet wakker van liggen. BP is altijd al een trendsetter geweest en wist in de vorige eeuw al tankvaartondernemers te motiveren om dubbelwandig te bouwen voor de bunkering van zeeschepen. Deze ondernemers zullen dat niet voor niets gedaan hebben.

Voorlopig worden enkelwandige tankschepen door andere majors niet uitgesloten. Zelfs bij Shell is het nu stil geworden, toen bleek dat megatankers van > 5.000 ton (15m breed) van de vaarwegbeheerder niet aan hun dépot in de Ringvaart te Gent mogen lossen, behoudens speciale toelating.

h) De tankvaart zit met een enorm probleem van opvolging... Al 20 jaar maakt men gebruik van matrozen uit de niet EU-landen. Hierdoor is er nauwelijks doorstroming van matroos naar stuurman/kapitein geweest. Als we al de huidige/jongere kapiteins, die nu nog met een enkelwandig tankschip varen kunnen "aan boord houden" dan is dat een goede zaak.

i) Wanneer de uitfasering te brutaal verloopt (koude sanering en zonder begeleidende maatregelen) dan verliest de tankvaart een heel pakket aan praktijkervaring en gaat de meerwaarde van dubbelwandige tankschepen t.o.v. het milieu verloren. Enkel omdat de bemanning aan boord met deze meerwaarde niet kan omgaan (vb.: explosie mts 'Charlotte' en mts 'Stolt Rom'. Beide dubbelwandig, maar duidelijk door fouten van de bemanning geëxplodeerd).

4. HOOGTE VAN DE INVESTERINGSPREMIE.

De basis moet zijn dat de hoogte van de investeringspremie moet volstaan als eigen vermogen om de financiering van een in tonnen gelijkaardig dubbelwandig tankschip mogelijk te maken. Onze voorkeur gaat naar een investeringssteun in %.

Bijvoorbeeld in Vlaanderen was dat in 2003 circa 15 % voor modernisering en aan binnenschepen die voor investeringssteun in aanmerking kwamen.

5. FINANCIËLE MIDDELEN DIE NODIG ZIJN VOOR DE TANKVAART.

a) Omdat begeleidende maatregelen over meerdere jaren lopen (2009/2018) is de hoogte van het totale budget moeilijk te becijferen. Op basis van 50 tankschepen per jaar en aan ca 15 % van de investeringen schatten wij de investeringssteun op +/- € 25 miljoen per jaar. Men weet immers vooraf niet hoeveel enkelwandige schepen er gebruik van zullen maken, mede ook omdat er sprake is dat kleinere enkelwandige schepen niet uitgefaseerd moeten worden. Het kan eventueel per land of regio/gewest becijferd worden.

b) Ook kan men vooraf niet voorspellen hoeveel enkelwandige tankschepen omgebouwd worden, hetzij naar dubbelwandig of naar bvb. droge lading (containers, gips, cement, e.a.).

c) Bovendien beschikt de bedrijfstak niet over betrouwbare statistieken m.b.t. de vlootomvang.

d) Wij verwachten dat de bedrijfstak vanuit de EU geen financiële steun moet verwachten. In het 'Erica I' en 'Erica II' plan wordt over binnenvaart immers helemaal niet gesproken.

e) Wanneer binnen de bedrijfstak een consensus kan bereikt worden over een routeplan, dan kunnen investeringspremies mits toestemming van de EU ook per land of regio/gewest toegekend worden. Elk binnenvaartland of regio/gewest in de EU zorgt dan zelf voor de financiering van de investeringspremies en kan daar eventueel extra voorwaarden aan verbinden. Bijvoorbeeld in Vlaanderen werden daar voorwaarden aan verbonden en moest het schip gedurende 5 jaar in eigendom blijven van de investeerder.

f) Voorbeelden zijn er al. Zo is Italië voor de uitfasering van zijn enkelwandige zeevaart al aan de 2^e investeringsronde bezig en ook Vlaanderen als gewest heeft reeds enkele malen, meer bepaald in 1994, 1999 en de laatste maal in 2003, investeringssteun gegeven voor modernisering van de bestaande vloot. Ook voor 'Fase II – motoren' wordt nu investeringssteun of subsidie gegeven. Een ecologisch vervangingsprogramma is uiteraard ook een moderniseringsprogramma en zou binnen de mogelijkheden liggen van art.8 van EU-718/99.

g) Als in één land of regio, waar 'milieupartijen' veel druk op de politiek kunnen uitoefenen, een Investeringsprogramma wordt opgestart, dan volgen andere binnenvaartlanden en en/of regio's vanzelf.

h) Als de vlootcapaciteit in de bedrijfstak tankvaart op deze wijze in evenwicht kan gebracht worden, en gelijktijdig via een ecologisch vervangingsprogramma de enkelwandige tankschepen vervangen worden door dubbelwandige dan wordt de financiering van dit programma vanzelf terugverdiend en is het voor iedereen: - overheid en bedrijfstak - een win/win situatie. Beter rendement voor de tankvaartondernemers brengt automatisch meer belastingen op voor de overheid.

Het imago van de 'Majors' en de bedrijfstak t.o.v. het milieu enerzijds, en van de tankvaartondernemers, de handel, de bevrachters en de bemanningen op de tankschepen anderzijds, wordt er ook beter van.

Om concurrentievervalsing te voorkomen, zouden de investeringspremies, in alle binnenvaartlanden op elkaar afgestemd moeten worden.

6. KRITISCHE VRAGEN EN ANTWOORDEN.

a) Tankvaartondernemers die reeds geïnvesteerd hebben in dubbelwandige tankschepen, zullen de opmerking maken dat zij niet van eventuele investeringspremies kunnen genieten!

Antwoord: als de markt zich hersteld kunnen ook zij een beter rendement voor hun reeds gedane investeringen verwachten. Ook hebben zij de mogelijkheid om voor 2018 opnieuw te investeren en ook in aanmerking te komen voor een premie

b) Om jaarlijks een premie te betalen teneinde de begeleidende maatregelen te financieren is in de bedrijfstak voorlopig nog geen draagvlak

Antwoord: De investeringssteun werd in Vlaanderen in de periodes 1999 en 2002 met toestemming van de EU volledig gefinancierd door de overheid, die dat weer terugverdiende via belastingen op een hogere rendabiliteit en door een hogere bezettingsgraad van een gemoderniseerde binnenvaartvloot. De statistieken spreken voor zich.

c) Alle binnenvaartlanden moeten meedoen.

Antwoord: Uiteraard maar als één land of regio/gewest er mee begint zullen de anderen volgen, zoniet blijven zij met een slecht imago zitten.

d) Hoe lang moet de investeringssteun toegekend worden?

Antwoord: Dat bepaald de markt zelf. Als er geen enkelwandige tankschepen meer zijn stopt het vanzelf..

e) Is er een verplichting tot slopen?

Antwoord: Investeren in dubbelwandig en het aanvragen van de premie staan los van elkaar. Een investeerder zal er alleen maar gebruik van maken als hij er een goede zaak aan doet en er een bonus aan over houdt. Indien hij/zij zelf geen enkelwandige tonnage heeft en de aankoop uit de markt hoger is als de premie dan zal hij/zij er geen gebruik van maken.

Zowel de droge lading als de tankvaart komen in aanmerking voor deze begeleidende maatregelen of investeringspremies.

Reacties op dit plan zijn uiteraard welkom.

Karel Verbergh - Voorzitter afd.tankvaart VBR.

Email: karel.verbergh@telenet.be

of gsm 0032 475.45.18.15 of fax: 0032. 477. 60 11 47